

## Souhrnná technická zpráva

k PD Nové Město nad Metují - lávka pro pěší přes ČSD

### 1) CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ STAVBY:

#### 1.1) Poloha a stav staveniště:

Staveniště je situováno na pozemcích ve správě ČSD a SUS Náchod a lávka kříží trať ČSD Choceň-Meziměstí v km 50,255 v souběhu s mostem ev.č.28520-1, který je v km 50,248 dráhy. V prostoru staveniště se nachází vzdušné vedení VN 35 kV ve správě VČE. Žádný z uvedených inženýr. objektů a sítí nebude stavbou dotčen. Stavba nevyžaduje žádný zábor zemědělské půdy. Zábor pozemků pro lávku činí celkově .... m<sup>2</sup> a má charakter dočasného záboru s časovým omezením na 10 let. Toto je dáno charakterem stavby, jako dlouhodobého provizoria a uživatel lávky (město Nové Město / Metují) uzavře s majiteli pozemků smlouvu o pronájmu. Při realizaci stavby nebude dotčena vzrostlá zeleň. Rovněž nebudou dotčeny žádné chráněné objekty ani území. Celá stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy ČSD. Stavba nemá trvalý zábor parcel.

#### 1.2) Průzkumy:

PD stavby byla vypracována dle technických podmínek pro navrhování provizorních mostů z BB doplněného o statické posouzení nosnosti konstrukce. Dále bylo provedeno prověření existence inženýrských sítí u příslušných správců.

#### 1.3) Použité mapové podklady:

THM v měřítku 1:500. Souřadnicový systém JTSK, výškový systém B.p.v. a doměření drážního profilu.

#### 1.4) Příprava pro vystavbu:

Provedení stavby nevyžaduje žádnou zvláštní přípravu staveniště. Skládkové plochy jsou umístěny na skládce SUS

---

Náchod. Žádné objekty nebudou dočasně využity pro stavbu. Nebude odstraňována žádná vzrostlá zeleň, pouze budou odstraněny drobné křoviny z prostoru stavby. Při realizaci budou respektována ochranná pásma ČSD, VN 35 kV. Realizace stavby nevyžaduje přeložky inženýrských sítí.

## 2) STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY:

### 2.1) Stavebně technické řešení stavby:

Technické řešení vychází z předpokladu, že realizací průtahu sil. I/14 Novým Městem/Metují bude předmětný objekt nahrazen novým mostem přes ČSD. Proto se předpokládá, že lávka bude mít charakter dlouhodobého provizoria.

### 2.2) Řešení dopravy:

Realizací stavby nedojde ke změně stávajících dopravních vazeb.

### 2.3) Péče o životní prostředí:

Stavba sama, ani její realizace nebude mít negativní vliv na životní prostředí. Oddělením pěšího a silničního provozu bude v maximální možné míře zvýšena bezpečnost pěších.

### 2.4) Péče o bezpečnost:

Vzhledem k tomu, že stavba bude prováděna v ochranném pásmu dráhy jsou navrženy následující opatření:

- stavební práce nezasáhnou do volného průjezdného drážního profilu.
- po dokončení stavby nebude změněn drážní průjezdný profil.
- práce budou prováděny výhradně mimo průjezdy vlaků.
- způsob určení časových úseků mezi vlaky, kdy bude možno manipulovat s břemeny a současně spojení stavby s ČSD, stanoví drážní správní úřad, včetně výše úhrady.

Dále bude respektováno ochranné pásmo vedení VN 35 kV, včetně zákazu práce lanových zvedacích zařízení v tomto ochranném pásmu bez vypnutí vedení.

2.5) Protikorozní ochrana:

Nově zřízená ocelová konstrukce lávky bude opatřena anti-korozním nátěrem.

2.6) Stanovení nových ochranných pásem:

Realizací stavby nedojde ke změně stávajících objektů chráněných ochrannými pásmy ani ke změně těchto pásem.

2.7) Koordinační opatření:

Předmětná stavba bude realizována před opravou mostu ev.č. 28520-1 (viz 1.stavba).

3) ZEMNÍ PRÁCE:

Při realizaci stavby budou provedeny zemní práce v rozsahu 45 m<sup>3</sup> výkopu. Přebytek výkopového materiálu bude odvezen na skládku do 3.000 m.

4) VODA A ENERGIE:

Provoz dokončené stavby nebude vyžadovat žádné nároky na dodávku vody a na odpady a rovněž nebude vyžadovat žádné nároky na energetické zdroje, vyjma běžné údržby prováděné správcem.

Při realizaci stavby se předpokládá dovoz technologické vody a vody pro sociální účely. Pro stavební činnost bude nutno zřídit přípojku el.energie pro příkon max do 30 kW.

5) OSTATNÍ VEDENÍ:

Žádná ostatní vedení nebudou stavbou dotčena ani v rámci stavby trvale nebo dočasně zřízena.

BRNO: únor.1992

